

□ (DA “Il nostro campanile 255 luglio agosto 2009)

Il 3 luglio 1999 si inaugurava il tunnel Schio-Valdagno

Quando l'idea cominciò a concretizzarsi c'era molto entusiasmo ma anche un malcelato scetticismo: per troppo tempo se n'era parlato, inutilmente, fantasticando su progetti irrealizzabili e con l'obiettivo costante di far uscire Valdagno e la sua valle dall'isolamento non solo geografico, verso il resto della provincia, in direzione della fascia pedemontana.

Già nel 1872 il consiglio comunale discusse una proposta del nobile Luigi Valle relativa ad una galleria ferroviaria per collegare Valdagno alla rete ferroviaria nazionale. L'idea ritornò durante la Grande Guerra 1915-18 per scopi militari; mentre negli anni '50 e poi negli anni '60 fu proprio la Pro Valdagno a promuovere un progetto messo a punto dai tecnici Capozzo, Saetta e Maddalena.

Negli anni '70 la Technital elaborò un progetto in collegamento con la nuova autostrada Valdastico. Caratteristica comune di tutti questi progetti era l'ipotesi di una galleria a mezza collina, conservando quindi una viabilità di montagna, in grado di migliorare notevolmente i tempi di percorrenza, ma non adatta a conseguire l'obiettivo dell'integrazione dei due centri. E questa era la vera novità del progetto abbozzato tra l'estate del 1987 e l'inizio del 1988, formalizzato con un incarico di studio di fattibilità divenuto poi un progetto di massima approvato nel settembre del 1988 dai consigli comunali di Valdagno e Schio.

Integrazione - si disse giustamente - che poteva essere conseguita solamente se la distanza in termini di tempo tra i due centri fosse portata sotto la soglia dei dieci minuti. Da qui la scelta di progettare un collegamento “a raso”: una strada urbana praticamente pianeggiante per congiungere direttamente le aree centrali di Valdagno e Schio. In questo modo la questione “traforo” si inseriva in una strategia territoriale e socio-economica, e il tunnel urbano diventava la condizione di partenza di un vasto processo di integrazione e di sviluppo delle risorse ambientali, territoriali e socio-economiche.

Probabilmente questa nuova impostazione contribuì notevolmente al successo dell'iniziativa, mobilitando risorse politiche, economiche e finanziarie e coalizzando attorno all'opera un vasto consenso di opinione pubblica su entrambi i versanti.

Ho voluto ricordare il contesto nel quale nacque e si realizzò il tunnel Schio - Valdagno (si decise a suo tempo di usare l'ordine alfabetico...) per sottolineare l'importanza di una struttura viaria che ha mutato profondamente il nostro assetto territoriale, ma che doveva e deve essere un motore di sviluppo e di integrazione con tutto l'alto vicentino.

Forse è stato un errore, una volta completato il traforo, chiudere il Consorzio per l'integrazione delle città di Schio e Valdagno (sorto nell'aprile del 1990); in ogni caso, un percorso di integrazione di aree in una prospettiva di creare sinergie e sviluppare potenzialità condivise rimane tuttora necessario, anzi per certi versi drammaticamente urgente.

Ricordare quindi l'entusiasmo, la folla in festa, l'euforia collettiva di quel fatidico 3 luglio 1999 - quando si inaugurò il tunnel - può essere utile per recuperare un'idea ancora valida, per riprendere un cammino politico-amministrativo di largo respiro strategico. "La bici ve l'abbiamo data: adesso mettetevi a pedalare. E che bici vi mettiamo a disposizione. Di quelle ad alta tecnologia, scorrevoli, da record. Basta imparare a sfruttarla per quelle che sono le sue caratteristiche. E darsi una mossa."

Così la stampa di quei giorni, riportando l'esortazione rivolta agli amministratori locali dalle istituzioni e dagli imprenditori, dagli esponenti di categoria e dal mondo del lavoro. "La cornice in cui abbiamo operato sinora sparirà. Avremo uno strumento tale che ci consentirà un'accelerazione sorprendente. Penso alle amministrazioni comunali, non solo a quelle scledense e valdagnese, ma anche a quelle degli altri comuni delle valli, ed oltre. Ogni analisi amministrativa non potrà prescindere dal processo di integrazione. Ogni problema dovrà essere valutato in una logica più ampia, in un'ottica completamente diversa".

Le affermazioni di Giuseppe Berlato Sella - allora sindaco di Schio - esprimevano sia la giusta soddisfazione di un protagonista di tutta la vicenda storica del traforo, sia la visione strategica di un amministratore abituato a "guardare avanti". Guardare avanti, in quel 3 luglio 1999 era vedere con il traforo la realizzazione di un polo dell'alto vicentino, una città diffusa da oltre duecento mila abitanti, in grado di creare nuove opportunità e assumere un ruolo considerevole in ambito regionale.

Gli faceva eco il sindaco di Valdagno, Lorenzo Bosetti: "Il traforo non è sufficiente a sviluppare da solo l'integrazione economica, culturale e sociale delle due vallate. È un punto di partenza di un lungo processo che vedrà il suo compimento quando l'opera sarà considerata naturale.

Come se ci fosse sempre stata". A rileggerle ora, a distanza di un decennio, sono affermazioni che risultano tuttora valide.

Da parte sua, l'allora presidente del Consorzio per l'integrazione, arch. Emanuele Zordan, riassumeva il senso di una impresa portata felicemente a compimento in quel sabato 3 luglio '99. "Le comunità dell'Alto Vicentino vivono uno storico evento. L'inaugurazione del traforo Schio-Valdagno segna il compimento di un'aspirazione secolare, riformulata in termini radicalmente innovativi ed avviata a realizzazione tra la fine degli anni ottanta e l'esordio dell'ultimo decennio. Con forte tensione progettuale, i promotori del traforo hanno visto in quest'opera non tanto un'infrastruttura viabilistica, quanto un potente strumento per valorizzare la straordinaria ricchezza e complementarietà di risorse ambientali, culturali, sociali ed economiche della vasta area altovicentina. Scledensi e valdagnesi hanno scelto la strada della cooperazione convinti che unirsi significava crescere assieme per superare annosi limiti allo sviluppo ed affrontare con maggiori probabilità di successo le sfide dei nuovi scenari competitivi. I lavori del traforo, iniziati il 15 luglio 1991, sono giunti ad una prima tappa di forte impatto emotivo il 15 giugno 1996, data dei festeggiamenti per la caduta dell'ultima barriera di roccia in galleria. Oggi, con l'apertura di Schio-Valdagno Pass, il Consorzio per l'integrazione urbana e territoriale di Schio e Valdagno può considerare assolto il primo e più importante compito per cui venne costituito dai due Comuni nove anni or sono: gestire i rapporti con la concessionaria incaricata di realizzare il traforo e promuovere il processo di integrazione tra le due Città. Schio-Valdagno Pass è una delle opere più importanti ed innovative realizzate in Veneto negli ultimi decenni".

I fotogrammi di quel sabato 3 luglio 1999 sono impressi nella nostra memoria collettiva, fanno parte dei ricordi "personali" di oltre diecimila persone che percorsero il tunnel con la consapevolezza di entrare a buon diritto nella storia del nostro territorio: io c'ero... Il sole cocente di una giornata estiva, il passaggio delle autorità e il rapido taglio; tutti hanno fretta di percorrere quei cinque chilometri circa, per tagliare un traguardo storico, soprattutto per Valdagno che vede così realizzata la più grande opera viaria della propria storia.

E le autorità che parlano di futuro, di priorità per il Nordest, di Pedemontana, di alta velocità, della Valsugana, della prosecuzione dell'autostrada Valdastico, sia a sud che a nord, di un aeroporto vicentino: la terza provincia più industrializzata d'Italia merita strade e treni migliori. Tutte tematiche ancora di attualità, a dieci anni di distanza...

Ma ora un punto fermo c'è: il tunnel Schio- Valdagno, con un efficiente sistema di svincoli sui

due lati e un volume di transiti in aumento, dopo qualche periodo di difficoltà dovuto soprattutto a tariffe troppo elevate. E così da quando è stato abbassato il pedaggio si è avuto un cambio di tendenza, costantemente in crescita. Dal 2007 al 2008 del 19,3 per cento e un ulteriore 5,7 dal 2008 al 2009. Nel giugno del 2007 viene acquisito dalla Provincia, per il 50 per cento, e dai Comuni di Schio e Valdagno, 25 per cento a testa. Una fase di passaggio fino all'odierno assetto gestionale.

Dal 2008 la Provincia avendo rilevato le quote dei comuni, ha affidato in concessione il tunnel alla società Alto Vicentino Traforo. "Possiamo dire oggi - ha affermato recentemente l'assessore alla viabilità della Provincia, Costantino Toniolo - che una opera così importante per l'Alto di traffico pesante, miglioramento delle condizioni dei tanti pendolari che si spostano ogni giorno per lavoro".

Il traforo Schio - Valdagno, costato 82 milioni di euro, a dieci anni dall'entrata in funzione, si conferma quindi come un punto di forza per tutta la realtà dell'alto vicentino. E se a fine 2008 i passaggi annui erano 1 milione 400mila, oggi si prevedono in aumento sia per il 2009, che per il 2010. Con il passaggio di proprietà alla Provincia il tunnel può esplicitare fino in fondo il proprio ruolo di struttura portante dello sviluppo e dell'integrazione del nostro territorio. "La soluzione di un sentito problema viabilistico - ribadisce l'assessore Toniolo - non era solo legato alla realizzazione dell'opera ma altrettanto alla sua gestione e alla fruizione da parte dell'utenza. L'abbassamento delle tariffe ha determinato una diminuzione delle entrate, ma la gestione e manutenzione dell'opera sono comunque garantite grazie alla concessione stipulata dalla Provincia, ente di coordinamento sovracomunale e che vede nella gestione della rete stradale del territorio una funzione cardinale della propria mission istituzionale." L'importante è, ancora una volta, non fermarsi, andare avanti... **(Gianni L. Spagnolo)**